

Figuras marítimas que desaparecen

POR

JOSÉ RICART Y GIRALT

Muy Yltre. Sr. D. Ramón Bullón,
Capitán de Fragata, recuerdo afectuoso
del

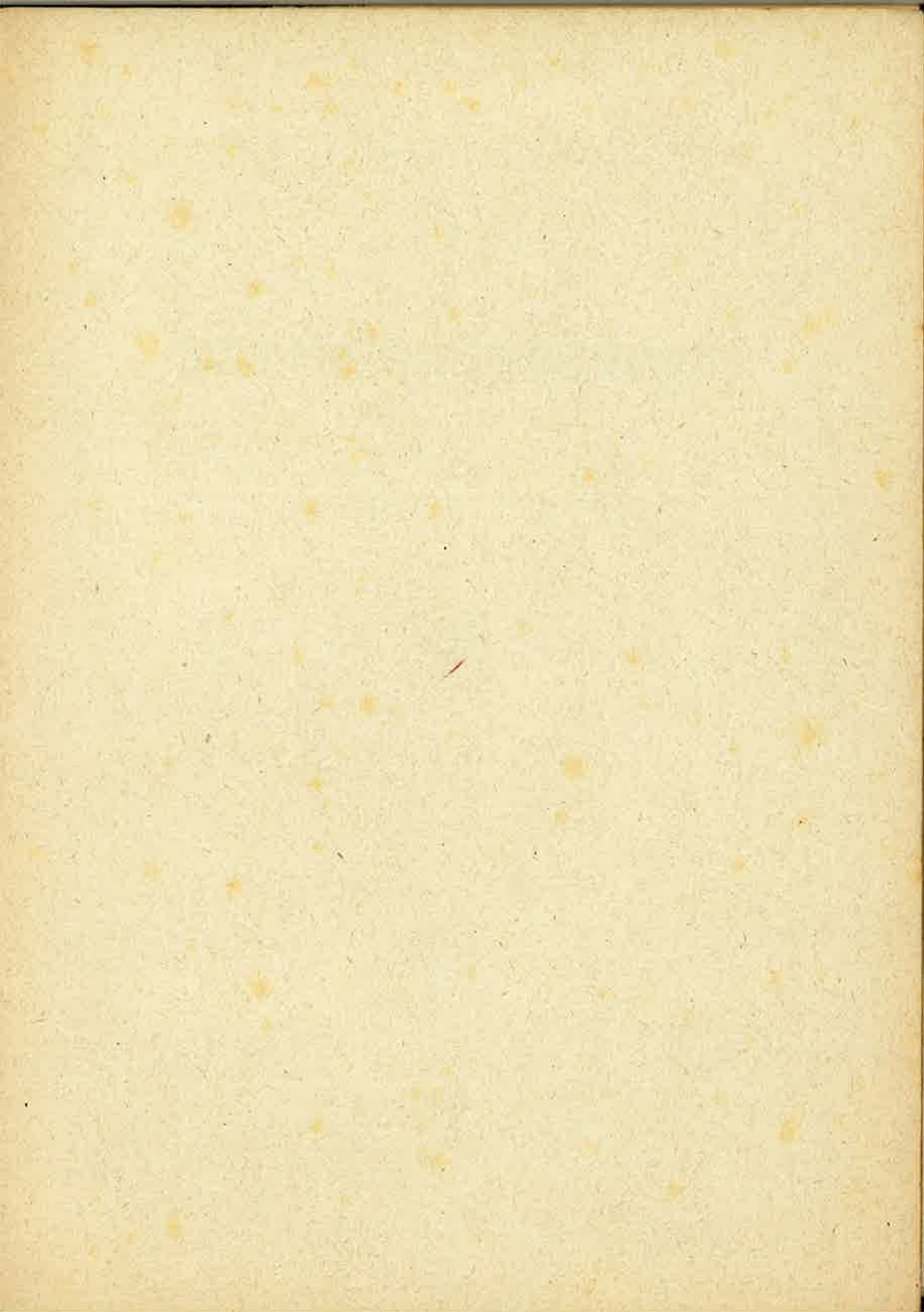
 

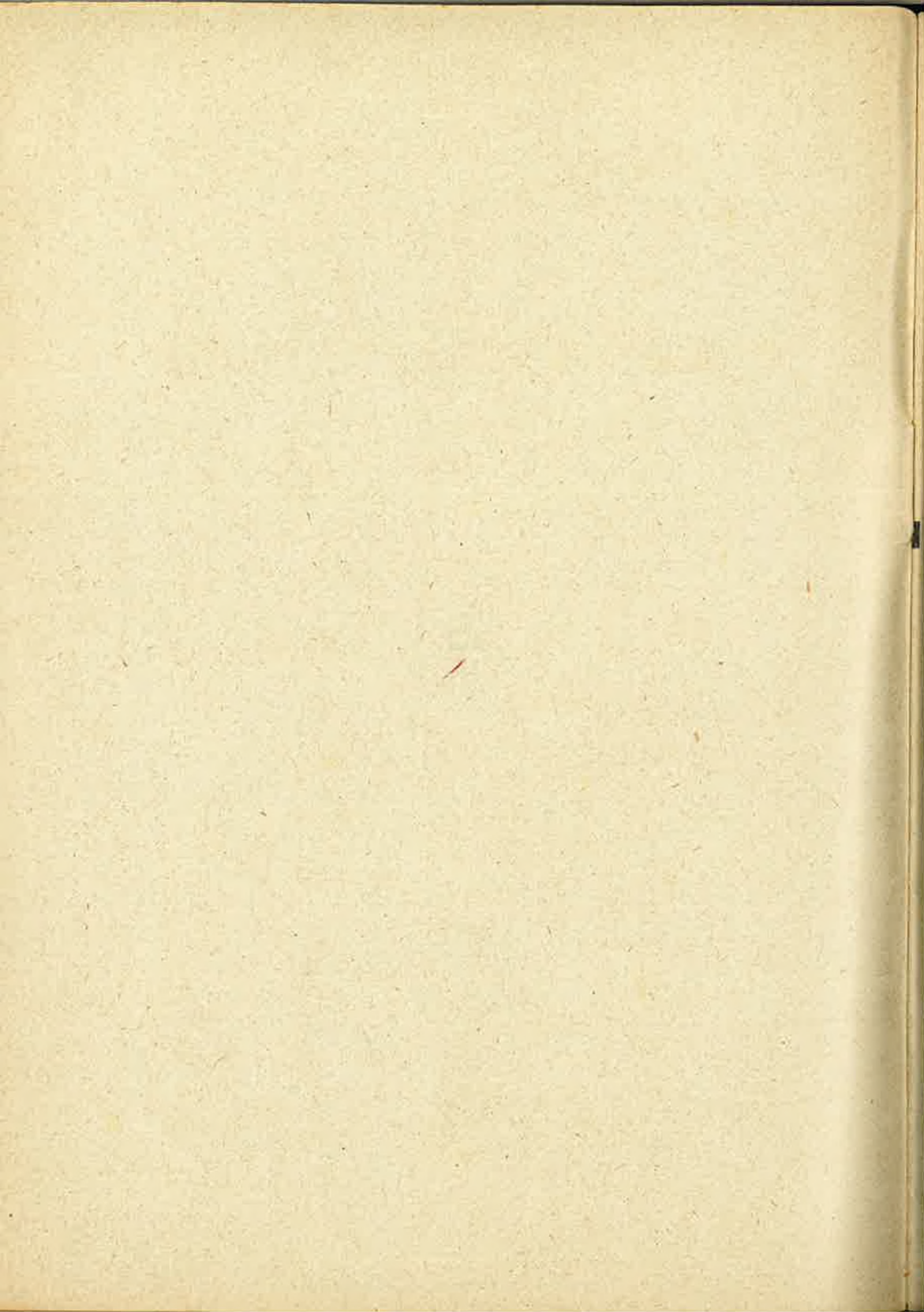
MADRID

IMPRENTA DEL MINISTERIO DE MARINA

1928







DE LA "REVISTA GENERAL DE MARINA"

Figuras marítimas que desaparecen

POR

JOSÉ RICART Y GIRALT



MADRID

IMPRESA DEL MINISTERIO DE MARINA

1928

R. 4063

Figuras marítimas que desaparecen

¿QUE es el tiempo? En absoluto el tiempo no es nada; nosotros entendemos por tiempo a la duración de los fenómenos físicos, y donde no hay fenómeno físico no hay tiempo. Cuando nacemos principia el ciclo de fenómenos físicos que constituyen la vida humana, y cuando morimos termina este ciclo y, por consiguiente, termina el tiempo.

Cuando uno es viejo se le presentan como recuerdo todos los fenómenos físicos que han transcurrido durante su larga existencia como la cinta de una película cinematográfica, hasta que al terminar la vida cesa de desarrollarse la película cinematográfica; esto es, la película del tiempo.

Así resulta que a mi avanzada edad de ochenta y un años la película de mi vida me recuerda a mis abuelos, a mis padres y a mis amigos, muertos la mayoría de ellos o casi todos ellos; así resulta que de los 51 alumnos que terminamos la carrera en la Escuela de Náutica de Barcelona el año 1863 solamente vivimos dos: D. Pedro Pi y Suñer, ex diputado a Cortes y naviero, y el que suscribe estas líneas. De los marinos que navegaban en mis tiempos juveniles ya no queda ninguno; a todos se los ha llevado la *nada del tiempo*, y esto motiva que hoy dedique un recuerdo cariñoso a tres ancianos marinos compañeros míos que acaban de bajar a la tumba después de una vida marítima la-

boriosa, habiendo dejado en este mundo buen recuerdo, que es a lo que debe aspirar la criatura humana en este valle de lágrimas.

* * *

El primero de estos tres marinos, que bajó a la tumba después de setenta y cinco años de una existencia laborio-



sa, ha sido el Vicealmirante D. Ramón Estrada, de historial honroso por sus excelentes servicios y frutos intelectuales, que empezaron a exteriorizarse en 1885 siendo Teniente

de Navío al publicar su popular *Tratado de navegación*. Desde aquella fecha la pluma del Sr. Estrada no descansó un momento, publicando en libros y revistas técnicas asuntos de navegación y tablas náuticas en tan gran número, que entre los marinos mercantes el nombre del finado Almirante se hizo tan popular, que todos los pilotos lo conocíamos por su apellido, Estrada, a secas, porque sus libros eran los que estudiábamos como obras de texto en nuestras Escuelas de Náutica. Cito, pues, en estas líneas el nombre de este ilustre General de Marina entre los marinos mercantes porque a ellos dedicó gran parte del trabajo de su vida.

La modestia del Vicealmirante Estrada corría parejas con su laboriosidad. Días antes de abandonar este mundo, presintiendo, sin duda, la proximidad de su fin, con firme pulso escribió sus últimas voluntades, en las que a los suyos encargaba entierro modesto, sin ostentación de miseria; que no se molestase a nadie y que, por esta razón, de corresponderle algún honor militar, no se le hiciese.

«Nada de artículo necrológico en la REVISTA GENERAL DE MARINA —decía—, pues ya he escrito mi vida en muchos trabajos y la conocen de sobra los lectores... Sólo deseo hacer constar que procuré siempre cumplir todos mis deberes y ser bueno, aunque alguna vez no haya acertado.»

La REVISTA cumplió fielmente el encargo póstumo del finado Almirante, y yo no creo contravenirlo dedicándole estas líneas, a las que siguen otras que dedico a otros dos amigos que militaron también en las filas de esa noble profesión de la mar, que tan gran contingente de hombres buenos da a la Patria.

En las revistas *Vida Marítima* e *Ibérica*, así como en algunos diarios de provincias, aparecieron sendos artículos dedicados a la memoria del Vicealmirante Estrada; justo es que la REVISTA GENERAL DE MARINA, en la que tantas veces colaboró y por la que tanta predilección sintió hasta el último momento, acoja este escrito, que viene a suplir la sentida nota necrológica que la REVISTA dedica a los Al-

mirantes, Jefes y Oficiales de la Armada que desaparecen.

En los *Recuerdos de tiempo viejo* desfila parte de la vida de mar del Vicealmirante Estrada, y en sus numerosos escritos científicos desfilan también buena parte de sus actividades técnicas. Así, lo hemos visto, al leer los primeros, cuando era Guardiamarina, contemplar al General Prim al proclamar la soberanía nacional en el puente de la fragata *Zaragoza*; más tarde lo vemos en su tierra natal, la isla de Cuba, operando con una columna de desembarco y sufriendo los efectos de violento ciclón antillano; luego lo seguimos al fondo del Mediterráneo a bordo de la fragata *Arapiles*, que conduce una expedición científica, la cual trae a España caudal de cultura, y para nuestros Museos, colección de objetos artísticos y antiguos de aquellas tierras de remoto pasado.

Muchos recuerdos de su vida marítima nos contó el Vicealmirante Estrada en las páginas de la REVISTA; mas no nos habló del mando del cañonero *J. R. Arias*, que vigilaba las costas de aquella isla hermosa de las Antillas, que tanto añoró. De aquel pequeño cañonero, casi una lancha, que estuvo a las órdenes del General en jefe de las fuerzas de tierra, y que por sus servicios recibió en premio el joven Comandante los galones de Capitán del Ejército.

Tampoco nos habló de su larga y provechosa permanencia en la Escuela Naval, en la fragata *Asturias*, donde por su clase de Navegación pasaron los Almirantes de ahora. Fué entonces, en 1882, cuando el texto francés, de Dubois, comenzó a ser honrosamente reemplazado por claros y precisos apuntes, que más tarde formaron la obra española de Náutica que con tanto entusiasmo fué acogida, no sólo entre nosotros, sino tras el Miño y también allende el océano, en las costas aquellas que fueron de España.

El Vicealmirante Estrada mandó buque en todos los empleos de su carrera; después de aquella cañonera de la isla cubana, mandó otra en la Península, que se llamó la *Atrevida*. Con ella cruzaba entre el famoso cabo de Trafalgar y

el puerto de Estepona. Dos años bien gratos de su vida. En ellos, el Estrecho le dió a conocer los fenómenos de sus hileros y corrientes y también los encantos de las noches sin par de la Bética y del Norte africano, las brillantes amanecidas contemplando la mole de la Calpe inglesa, durmiendo siempre y siempre vigilante, y a veces cubierto su aguzado vientre por la inconfundible montera del terrible levante.

Después, ya de Jefe, con el mando del *Legazpi*, aquel transporte de líneas de yate, volvió a la isla que pronto habríamos de perder, a la perla del Mar Caribe, en plena y cruenta rebeldía entonces. En las bodegas de su buque se estibaban las minas, los artefactos de muerte que en las bocas de los puertos tendrían por misión defenderlos, impedir el paso de otros adversarios no espontáneos, mil veces más temibles que los filibusteros. De poco sirvieron las minas que el *Legazpi* condujo.

Dos años cruzó con su buque por las costas de la isla querida, y tuvo la suerte de no verla entregar. De aquella su tierra conservó el Sr. Estrada perenne recuerdo, junto con el suave acento que nunca perdió.

Otro mando fué el crucero *Extremadura*; ya había publicado, en colaboración con el activo e inteligente compañero D. Eugenio Agacino, la obra de telegrafía sin hilos, que el gran D. José Echegaray prologó, y fué el *Extremadura* el primer barco español que montó el nuevo y útil invento, cambiándose entre él, amarrado en Barcelona, y el *Pelayo*, fondeado en Mahón, un día de agosto de 1904, los primeros despachos inalámbricos entre buques de guerra españoles.

Algo nos contó en la REVISTA de esta etapa de su vida el Vicealmirante Estrada; en ella fué la melancólica entrevista en la ría de Vigo con el desafortunado Almirante de aquella escuadra rusa que iba a batirse con la muerte en el Extremo Oriente.

El último barco que mandó D. Ramón Estrada fué el

de la Comisión Hidrográfica, el *Urania*; con él levantó los planos de las rías de Vigo, Ferrol y Ares, y de él desembarcó con la roja faja de Contralmirante, que le ofrendaron sus Oficiales.

Diversas e importantes comisiones desempeñó en el extranjero. Asistió a Congresos y Conferencias internacionales, y en esas Comisiones no fué uno más, sino que su personalidad se destacaba, de la masa uniforme y pasiva, por su competencia en las cuestiones a tratar y por el dominio de diversos idiomas, en los que con facilidad se expresaba.

A la REVISTA dió impulso notable cuando al frente de ella estuvo, y en los años que la dirigió publicaba crónicas que resumían los hechos y progresos varios que en el mes se sucedían. Por aquella época publicó la obra *Motores marinos de combustión interna*, en colaboración con el Marqués de Magaz.

En el empleo de Contralmirante fué Director general de Navegación y Pesca marítima, y en el de Vicealmirante mandó el Apostadero de Ferrol durante dos años. En estos altos destinos, como en todos los que desempeñó, dejó grata memoria y estela de prestigios; que siempre las personas son las que dan brillo a los cargos y no éstos a los que los desempeñan.

Fué Consejero del Tribunal Supremo de Guerra y Marina, y el 30 de agosto de 1918 pasó a la reserva.

En su juventud las circunstancias de la vida llevaron sus energías a empleo distinto al de su profesión militar; mas este tiempo, que él hubiera deseado aportar íntegro al servicio de la Marina a flote o en tierra, también con la Marina se relacionaba, pues fué dedicado a la enseñanza preparatoria para el ingreso en la Armada, y fundó, con valiosos compañeros, el Colegio de la Marina en la ciudad de Ferrol. En aquella casona que en la plaza de Amboage aun se alza hoy, habitada al presente por una comunidad religiosa, se iniciaron en las Matemáticas gran parte de los marinos del día.

La actividad del Vicealmirante Estrada no decayó al pasar a la reserva, y por esto y su hombría de bien, desempeñó varios años, hasta unos meses antes de su muerte, el cargo de Vicepresidente de la Sociedad Los Previsores del Porvenir. Aficionadísimo al estudio histórico de aquella gran época marítima que se llamó la de los descubrimientos, leía y comentaba con acierto cuanto escrito sobre el misterioso Almirante de Indias se ha publicado.

Su paciencia y resignación fué sometida a dura prueba en sus últimos tiempos por los agudos sufrimientos físicos que el reuma le hizo padecer. Cesaron para siempre casi inesperadamente; dejó de vivir el buen Almirante el día 20 de noviembre último.

Su muerte ha sido muy sentida por todo el personal de la Marina mercante, que ha perdido un buen amigo y defensor de sus intereses.

Desde 1885, cuando el Sr. Estrada era Teniente de Navío, me unió a él estrecha amistad; así, hoy, al notar su falta, no me queda más que exclamar: *¡Hasta luego, amigo querido!*

* * *

D. Jaime Sustz, antiguo primer piloto y discípulo de la Escuela de Náutica de Barcelona, nació en 1843 en Vilasar de Mar, hermoso pueblo de la costa de Levante de Cataluña, cuyos habitantes en aquella remota fecha se dedicaban a las industrias del mar.

Los que tenían recursos iban a Barcelona a estudiar la carrera de Náutica y los de más modesta posición bajaban a la playa, dedicándose al oficio de carpinteros de ribera o calafates, pues el pueblo de Vilasar tuvo gran fama para la construcción naval, y de sus astilleros salieron centenares de buques dedicados a la carrera llamada del *tasaño*. No hay que decir, pues, que el joven Jaime Sustz emprendió al momento la carrera de Náutica y, lo mismo que sus familiares, cruzó el océano en todas direcciones, siendo uno de los Ca-

pitanes más ilustrados y de más honrosa historia de la Marina mercante catalana.

Su principal navegación fué a los distintos puertos del Brasil, Uruguay y Argentina, así como a los de las Anti-



llas, Centroamérica y Estados Unidos; sin faltarle a estas largas navegaciones las consiguientes *remontadas* propias de aquellos buques destinados al tasajo, en los cuales casi siempre navegó. En sus viajes de retorno de América tocó en puertos del norte de Europa y también en varios extranjeros del Meditrneo.

Navegó siempre en buques de vela. Su primer viaje lo hizo con la polacra *Regenerada*, y sucesivamente estuvo embarcado en los bergantines *Urania* y *Magín*, bergantines-goletas *Elvira* y *Rosita* (de 99 toneladas de registro

bruto), bergantines *Amable Rosa* y *Francisco* y polacra *Elvira*. Navegó de piloto, si bien con el cargo de la derrota durante dos años, en el bergantín *Francisco*, y en 1871 tomó el mando de la polacra *Elvira*, de 179 toneladas brutas de registro, con la cual navegó de continuo hasta 1887.

El 25 de agosto de 1885 se examinó en la Habana de primer piloto, y en 27 de octubre del mismo año le fué concedido el título de Alférez de Fragata graduado.

Tomó en 1887 el mando de la corbeta *San Francisco* (a) *India*, y a continuación, en 1891, el de la corbeta *Habana*, con la cual estuvo navegando hasta 1898, en que, por no permitírsele su estado de salud, tuvo que dejar la navegación.

Hombre cultísimo y amante de su carrera, publicó en 1889 unas tablas de reconocida utilidad práctica para determinar la distancia del buque a un objeto visible, así como calculó otras para resolver tabularmente algunos problemas de navegación.

Alejado forzosamente de la vida de mar, a la que había consagrado sus entusiasmos, si bien, unido a ella en espíritu, pasó el resto de su vida en su pueblo natal colaborando activamente en cuantas obras benéfico-sociales llegaron a establecerse. Por votación popular fué elegido Teniente de alcalde y asimismo desempeñó la Alcaldía durante el bienio 1901-1903; siendo su predilección de estos últimos tiempos, a la que dedicó todos sus afanes, puede decirse hasta su muerte, un asilo para desvalidos, del que fué uno de sus más entusiastas y diligentes organizadores.

Agobiado por la pesadumbre de su larga vida trabajosa bajó al sepulcro el 28 de diciembre último, dejando un recuerdo cariñoso a todos los que conocimos y admiramos aquel veterano del océano, al cual repetiré como al Sr. Estrada: *¡Hasta luego, Jaime Sustz!*

Después del Vicealmirante D. Ramón Estrada y del Capitán de la Marina mercante D. Jaime Sustz le tocó el turno de pasar a la eternidad al que fué amigo nuestro de casi toda la vida D. Francisco Moret y Martín, antiguo primer piloto y Capitán decano de la Compañía Trasatlántica e Inspector de la misma.

El Sr. Moret ha estado en activo servicio hasta la hora



de su muerte, pues durante estos últimos tiempos de su vida era el representante de la Compañía Trasatlántica en la Cámara de Comercio de Barcelona, muy al contrario de lo que noticiaba erróneamente un periódico al decir que

el Sr. Moret hacía tiempo estaba jubilado por la Compañía Transatlántica.

Nació nuestro biografiado en la ciudad de Cádiz en 1851 y estudió en la Escuela de Náutica, cuyo director fué el inolvidable D. Francisco Fernández Fontecha, cuyo *Tratado de navegación* vino a sustituir la antigua y notable obra de D. Gabriel Císcar. Aquel *Tratado* estuvo de texto tanto en España como en las Repúblicas hispanoamericanas hasta que a su vez fué sustituido el texto de Fontecha por el de Estrada.

El Sr. Moret navegó cinco años seguidos en buques de vela hasta que en 1873 ingresó como Oficial en la Compañía Transatlántica de D. Antonio López; recorrió todo su escalafón de Oficiales hasta que en 1883 fué ascendido a Capitán, con el mando del vapor *Villaverde*, destinado a la carrera de Costa Firme y las Antillas. Después de este vapor tuvo el mando de los vapores correos *Méjico*, *Veracruz*, *Santo Domingo*, *Isla de Luzón*, *Montevideo*, *Antonio López* y *Alfonso XII*; siendo de notar que después de tantos años de navegación y haber efectuado 13 viajes redondos de Barcelona a Manila, otros 10 viajes al Río de la Plata y 65 a Cuba y Puerto Rico, en su hoja de servicios no consta haber sufrido ningún naufragio, ni siquiera averías en sus buques, lo que es de admirar y demuestra el conocimiento que de su profesión tenía el Capitán Moret y la práctica en el manejo de los grandes trasatlánticos.

El Sr. Moret podremos decir era el Capitán favorito de la distinguida sociedad de Buenos Aires, y cuando en la hermosa ciudad del Río de la Plata anunciaban los periódicos la próxima llegada del vapor correo *Antonio López* o del *Montevideo*, que mandaba el finado Capitán, al momento se llenaban las listas de pasajeros antes de llegar el buque a puerto. Tan grande era el crédito que gozaba nuestro biografiado en aquella República hermana nuestra.

Un hecho muy notable de mar que consta en el historial del Capitán Moret es el salvamento del vapor trasatlántico *Pelayo*, de la Casa naviera Roca Hermanos, de Barcelona.

El correo trasatlántico *Antonio López*, al mando del Capitán Moret, navegaba rumbo a Montevideo cuando el día 12 de mayo de 1892 avistó por la proa un vapor de mucho tonelaje con la bandera española izada y las del Código pidiendo auxilio. El Capitán Moret, a pesar de la mar gruesa que reinaba, se dirigió al *Pelayo* hasta comunicar con él, enterándose que este barco tenía roto el árbol de la hélice e inundado el compartimiento de popa. Se temía de un momento a otro que cediera el mamparo por la presión del agua y hacía cinco días que estaban en aquella situación, trabajando en el achique del agua, no tan solamente los marineros, sino que también los pasajeros.

El Capitán Moret se ofreció a trasbordar los pasajeros; mas ambos Capitanes acordaron probar a remolcar el *Pelayo* hasta el puerto de San Vicente de Cabo Verde, que distaba 270 millas. En recorrerlas emplearon ambos buques cuarenta y dos horas; y a pesar de reinar mar gruesa y de haberse roto uno de los remolques, el Capitán Moret tuvo la satisfacción de ver fondear al *Pelayo* sano y salvo en el puerto de San Vicente de Cabo Verde, siendo acto verdaderamente emocionante el momento en que todo el pasaje y tripulación del *Pelayo* despedía con vivas frenéticos de agradecimiento al Capitán Moret y tripulación del *Antonio López*, cuando este buque salió del puerto para continuar su navegación al Río de la Plata.

El Sr. Moret durante el tiempo que duró nuestra última guerra colonial transportó con su buque *Antonio López*, y después con el *Alfonso XII*, 20.000 soldados a las Antillas, siendo milagroso que no tuviera ningún accidente ni en personal ni en material.

El Capitán Moret, al mando del *Alfonso XII*, salió de Cádiz el mismo día en que zarpó para Filipinas la escuadra de Cámara, dirigiéndose a la isla de Cuba, bloqueada a la sazón por los yanquis. El *Alfonso XII* recaló en aguas de las islas Tabago y Granada el día 27 del mes de junio, entre seis y siete de la noche.

Había allí un barco que guardaba aquel paso; pero sin duda no vió al *Alfonso XII* o no lo creyó barco español.

Cruzó el buque por entre los placeres de la Víbora y Caimanes, recalando en Cienfuegos la tarde del 2 de julio.

Bajo una turbonada espesa que cubría la costa, el Capitán Moret, dando pruebas de su pericia, llegó a aproximarse a menos de cinco millas del puerto, procurando entrar; mas no lo pudo conseguir, porque llegaron cuatro buques de guerra norteamericanos. Uno de ellos se destacó, persiguiendo al *Alfonso* durante tres horas, sin resultado alguno, porque el vapor trasatlántico logró escapar forzando la máquina. A bordo todo estaba dispuesto para tomar una grave resolución.

El pundonoroso Capitán Sr. Moret tenía proyectado volar el barco antes de que cayera en manos de los enemigos. Rebasada la isla de Pinos, otros dos buques persiguieron al trasatlántico, también sin resultado alguno. Ya libre, avistó el cabo de San Antonio, pasando cercano, resolviendo entonces el Capitán dirigirse a la Habana para procurar fondear en el puerto de la capital de la isla.

A las ocho de la noche del día 4 de julio se encontraba el *Alfonso XII* casi pegado a la costa de Bahía Honda, y a las diez moderó la máquina frente a Mariel, celebrándose junta de Oficiales, que acordó seguir a la Habana.

Serían próximamente las once de la noche cuando se avistó el faro del Morro, y a poco, un buque enemigo por la proa; no habían transcurrido muchos minutos cuando aparecieron otros. El trasatlántico navegó a varios rumbos para librarse de ellos, pero como eran muchos no pudo conseguirlo. Los buques yanquis dispararon 27 cañonazos, pasando los proyectiles entre las jarcias y los palos. El Capitán mantenía su propósito de recurrir a todo antes que entregar el barco a los yanquis, y decidió entrar en Mariel, a riesgo de varar. Efectivamente; perseguido y cañoneado su buque embocó el puerto a las doce y media de la noche, varando en la entrada.

Acudió a bordo el Comandante del cañonero *Vigía*, don

Manuel Núñez, advirtiéndole al Sr. Moret que había torpedos por ambos costados del *Alfonso*.

Esperando el día para maniobrar, y antes de que llegara, se vió que de un buque enemigo se destacaba un bote. Mandó el Sr. Moret hacer fuego contra éste, y entonces cayó sobre el *Alfonso* verdadera lluvia de metralla.

A las seis y media de la mañana empezaron las maniobras para procurar sacar el buque. Y momentos después bombardearon dos cruceros auxiliares, teniendo que retirarse el cañonero *María Cristina*, que auxiliaba los trabajos de salvamento. También la tripulación del *Alfonso* tuvo que abandonar el buque, porque de seguir a bordo hubieran perecido todos, sin resultado alguno. Los tripulantes, incluso el Sr. Moret, se refugiaron en Mariel, donde recibieron toda clase de auxilios por parte del Comandante de Marina, D. Francisco Aragón.

Desde las siete de la mañana hasta las dos de la tarde del día 5 dispararon los barcos yanquis contra el *Alfonso* más de 700 cañonazos.

El *Alfonso* fué incendiado y, ardiendo por todas partes, el hermoso trasatlántico quedó convertido en verdadera hoguera. No obstante ser casi imposible acercarse a causa del calor y las llamas, el Sr. Moret y toda la plana mayor del buque, con algunos marineros, intentaron subir al barco los días 6 y 7.

El tercer Oficial y el Contramaestre lograron llegar a cubierta por un cabo, pudiendo comprobar que el fuego lo había destruído todo.

El total de millas navegadas por el Capitán Moret ascienden a 1.015.000, cuya enorme suma representa tanto como haber dado la vuelta al mundo más de 49 veces.

El Capitán D. Francisco Moret y Martín, cuya gran modestia era bien conocida de todos los marinos, nunca solicitó recompensa alguna; mas a pesar de esto, el crédito de sus méritos pesó lo suficiente para que se le concedieran tres cruces del Mérito Naval de primera clase y una de segunda, otra del Mérito Militar de segunda clase y

placas de Isabel la Católica, del libertador Bolívar y del Mérito Agrícola, de Francia; además estaba condecorado con las medallas de oro, de plata y de bronce de la Sociedad Española de Salvamento de Náufragos por salvamentos efectuados durante su larga navegación y por ser el Capitán que se interesó más por la benéfica Sociedad marítima.

El Sr. Moret tuvo una muerte apacible, confortado con los auxilios de nuestra santa religión. La muerte le sorprendió mientras de sus labios se escapaba una oración dirigida al Altísimo para que recogiera su alma, llena de virtudes y laboriosidad durante su larga existencia.



10

100

100

100

100

100

100

100

100

100

100

100

100

100

100

100

100

100

100

100

100

100

100

100

100

100

100

100

100

100

100

100

100

100

100

100

100

100

100

100

100

100

100

100

100

100

100

100

100

100

100

100

100

100

100

100

100

100

100

100

100

100

100

100

100

100

100

100

100

100

100

100

100

100

100

100

100

100

100

100

100

100

100

100

100

100

11635

Museo Marítimo
BIBLIOTECA

N.º del Inventario 11635

Reg. 80.63

